

Préavis N° 18-2025 au Conseil communal

concernant l'adoption du plan d'affectation (PA) « Grand-Pré Ouest » et de la
création de 4 nouvelles servitudes de passage public

Date proposée pour la séance de Commission :

**28 octobre 2025 à 18h30
Bâtiment Castelmont, salle 3**

Délégué de la Municipalité : Alain Gillièron

Prilly, le 1^{er} juillet 2025

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet l'adoption du plan d'affectation (PA) « Grand-Pré Ouest » et la création de 4 nouvelles servitudes de passage public.

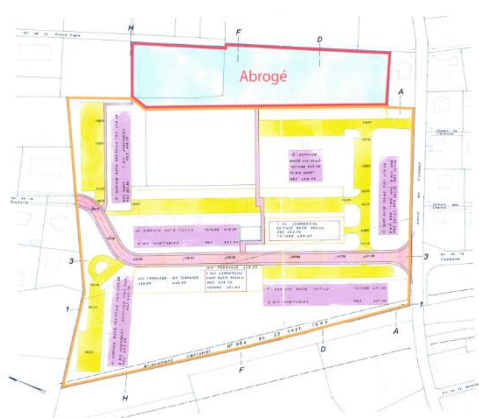
Ce dossier comprend :

- le plan d'affectation et son règlement (annexe 1) ;
- le plan des servitudes de passage public projetées (annexe 2) ;
- le rapport explicatif et ses annexes (annexe 3).

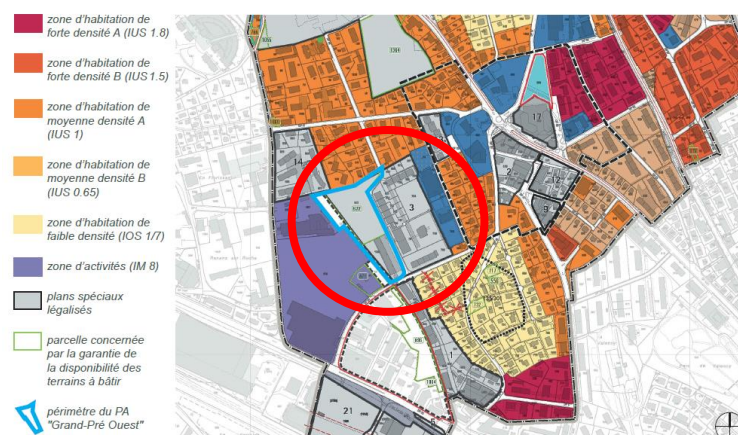
Dès sa mise en vigueur, les différents documents abrogeront les dispositions qui sont contraires aux documents du plan d'affectation (PA).

2. Contexte

Le secteur « Grand-Pré Ouest » est actuellement régi par le plan de quartier « Au Grand-Pré », datant de 1964. A l'exception de la parcelle n°672, le secteur a été entièrement construit dans les années 1960-1970. Il est composé de bâtiments de type architectural « Grands ensembles », typiques des années précitées. Ces bâtiments sont majoritairement affectés à du logement, sauf pour le bâtiment sis sur la parcelle n°1065 doté d'un rez-inférieur abritant autrefois le restaurant de la société BOBST, ainsi que le bâtiment sis sur la parcelle n°781, qui abritait des activités artisanales/industrielles et accueille encore aujourd'hui des activités diverses (restaurant, showroom, etc.). Autour de ces bâtiments s'articulent les voiries, entièrement dédiées à la circulation ou au stationnement automobile. Quelques espaces verts existent, aux pieds des immeubles. Ceux-ci sont dépourvus d'usages spécifiques, sauf le parc du Grand-Pré situé au cœur du quartier, qui est lui aussi voué à être requalifié dans le but d'en faire un espace correspondant davantage aux standards de qualité actuels. Le périmètre de l'école du Grand-Pré – qui est en cours de rénovation - faisait partie du périmètre du plan de quartier de 1964, mais en a été sorti en 2020 dans le cadre de la révision du plan général d'affectation. En conséquence, l'objectif du présent PA est de requalifier en partie le quartier dans le but d'apporter une qualité urbaine au secteur, tout en répondant à certains défis actuels comme l'énergie, le dérèglement climatique, la gestion de la mobilité, la végétalisation de l'espace public ou encore la mixité sociale.



Plan de quartier « Au Grand-Pré » avec partie supérieure abrogée

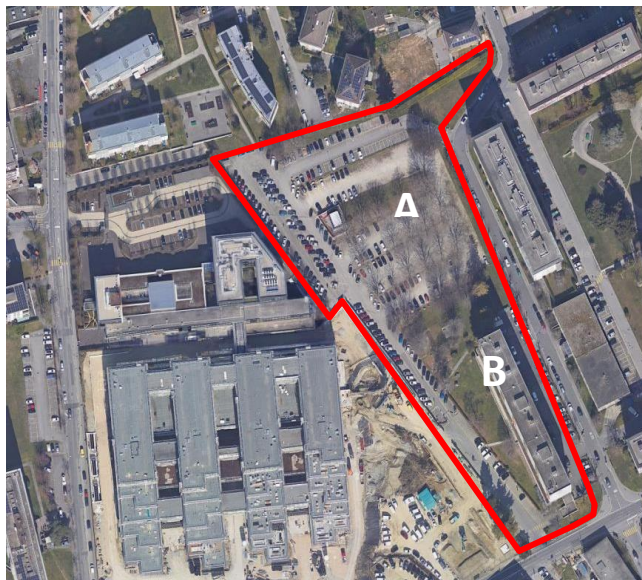


Plan général d'affectation avec intégration d'une partie des parcelles destinées à l'accueil de la Voie Verte en blanc, car sortie du PGA

Les démarches de révision de la planification en vigueur ont débuté en 2013.

Néanmoins, après trois années de concertation et faute d'accord de l'ensemble des propriétaires, la Municipalité a décidé en 2016 de scinder le périmètre en deux parties et de ne réviser que l'Ouest du secteur, composé des parcelles n°672 et n°1065.

En plus de celles-ci, la Municipalité a également pris la décision d'intégrer les parcelles n°927 et n°869 au PA, celles-ci représentant les parcelles destinées à accueillir la future Voie Verte. A noter que ces dernières étaient jusqu'en 2020, date d'entrée en vigueur du plan général d'affectation (PGA), affectées en zone industrielle.



Périmètre final du PA « Grand-Pré Ouest ». Seule la partie B est construite, le reste du périmètre étant occupé par des espaces dédiés au stationnement.

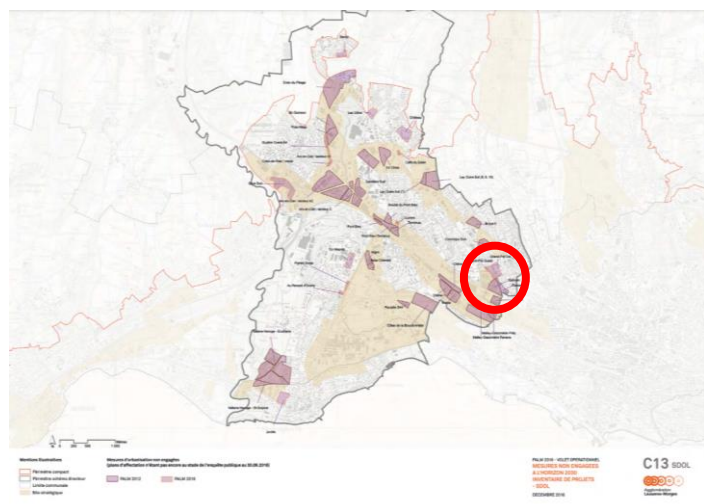


Paysage typique des années 1960-1970. Des bâtiments de type « Grands ensembles » autour desquels s'articulent des voiries dédiées à la circulation automobile et au stationnement de voiture.

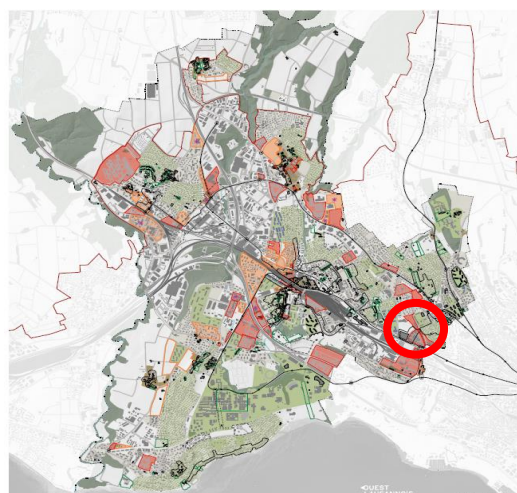
Au final, le périmètre du PA est donc composé des parcelles n°672, n°1065, n°869 et n°972. Il se situe à l'Est du Campus Unlimitrust de SICPA duquel il sera séparé par la Voie Verte, au Sud d'un secteur affecté en habitation de moyenne densité et entièrement bâti, à l'Ouest du secteur du Grand-Pré, en étant séparé du reste du secteur par l'Avenue de la Rochelle et est bordé par la Route des Flumeaux qui représente son principal accès routier.

3. Planifications supérieures

Situé dans un secteur bénéficiant d'une très bonne desserte en transports publics et à proximité de la centralité d'agglomération à en devenir de Malley, il paraissait naturel pour le développement de la Ville de revoir la planification de ce secteur. Cela a été traduit dans le plan directeur communal de 1995, puis repris dans le plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (PDI-OL), qui a abrogé le plan communal de 1995. En sus, le développement d'une partie de ce secteur a également été traduit dans différentes générations du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).



Projet d'agglomération Lausanne-Morges 3^{ème} génération (2016)



Plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois. Le secteur est identifié comme secteur mixte à développer.

Le PA répond également à plusieurs objectifs fixés dans des planifications cantonales, régionales ou communales.

Au **niveau cantonal**, le PA s'inscrit dans diverses stratégies et lignes d'actions qui en découlent :

- La **stratégie A « coordonner mobilité, urbanisation et environnement »** et en particulier les lignes d'actions qui suivent : localiser l'urbanisation dans les centres (A1), développer une mobilité multimodale (A2).

En effet, le PA permettra le développement d'un quartier mixte, autant dans les usages et fonctions (logement, activités moyennement gênantes compatibles avec l'habitation, espaces publics) que dans la sociologie (un quart des logements seront affectés à des logement d'utilité publique).

Il permettra également le développement d'un secteur stratégique qui correspond à la vision du Canton et à l'esprit de la loi sur l'aménagement du territoire, en orientant le développement vers l'intérieur et donc en luttant contre l'étalement urbain.

De plus, le PA s'inscrira également pleinement dans une stratégie de développement axée sur la multimodalité en matière de mobilité. Le stationnement voiture sera relocalisé en sous-sol et drastiquement réduit par rapport à la situation actuelle, tandis que le PA prévoit environ 800 places stationnement pour vélos. Le PA permettra d'ailleurs, en matière de mobilité douce, l'accueil d'une partie de la future Voie Verte, qui sera directement connectée, à termes, à la ligne de Tram T1. Par extension, la future requalification de l'Avenue du Chablais facilitera également l'accès à la gare de Prilly-Malley, où les trains s'arrêtent de plus en plus à mesure des changements d'horaires annuels.

Enfin, le secteur est idéalement desservi sur l'axe Nord-Sud par la ligne de TL 33, qui est aussi amenée à être améliorée à court-moyen terme autant sur le plan des infrastructures (bus articulé) que sur le plan des horaires (augmentation de la cadence), selon l'image directrice des transports publics de l'Ouest Lausannois.

- La **stratégie B « renforcer la vitalité des centres »** et en particulier la ligne d'action qui suit : stimuler la construction de quartiers attractifs (B3).

En termes d'architecture et d'urbanisme, le PA permettra la démolition de la barre d'immeuble sise sur la parcelle n° 1065, ce qui constitue une réelle opportunité de réorganiser le secteur en un quartier plus en phase avec les tendances urbanistiques actuelles.

La densification prévue est matérialisée par une augmentation de 14% des droits à bâtir par rapport à la situation actuelle, cela constitue une augmentation de l'indice d'utilisation du sol de 1.15 à 1.32, en conformité au minimum exigé par le plan directeur cantonal vaudois qui fixe celui-ci à 1.25 pour un tel secteur.

En tout, cela représente 27'650 m² de surface de plancher déterminante (SPd). En son sein, 5 à 10% sera utilisée pour des activités moyennement gênantes et compatibles avec l'habitation, qui seront majoritairement situées dans les rez-de-chaussée le long de l'Avenue de la Rochelle et sur l'aire d'esplanade (entre la Voie Verte et l'Avenue de la Rochelle). Sur la partie restante, utilisée à des fins d'habitation, 25% sera affectée à des logements d'utilité publique au sens de la loi sur la préservation et la promotion du parc locatif. Cela concourra à garantir une certaine mixité sociale dans la sociologie du quartier. En plus de cela, une partie du parc locatif existant devra être préservé, conformément aux dispositions du volet préservation de la loi précitée, ce qui garantira également l'offre en logement à loyer abordable (art. 1 et 14 LPPPL).

Autour de ces bâtiments, plutôt que des voiries dédiées à la circulation automobile et au stationnement, des espaces publics végétalisés seront aménagés tant dans les espaces de transition que sur l'espace d'esplanade, ainsi que sur les espaces à vocation majoritairement végétales, respectivement les aires d'aménagements extérieurs et la Voie Verte.

Cette dernière sera dotée d'une triple vocation : espace public, voie de mobilité douce, développement de la nature et la biodiversité en ville.

- La **ligne d'action D1 « faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant »**.

En effet, le PA fixe un pourcentage de surface qui doit être dédiée à des activités moyennement gênantes et compatibles avec l'habitation, ce qui animera le quartier, notamment les espaces en lien direct avec les rues, et apportera aussi de la mixité dans les usages et fonctions.

- La ligne d'action F5 « favoriser une utilisation économe de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables ».

Le PA permettra la construction de bâtiments énergétiquement optimaux et en phase avec les défis et tendances actuelles.

Cela sera notamment garanti par l'obligation d'obtention de la certification SNBS-Quartier, ou un équivalent ayant la même qualité.

Au **niveau régional**, le PA s'inscrit dans plusieurs orientations stratégiques prises dans des planifications d'importances régionales, voire parfois même cantonales, comme le PALM ou le PDI-OL.

Au niveau du PALM, le projet de 5^{ème} génération est en cours d'élaboration, mais garantira une certaine continuité avec les générations précédentes et notamment la 3^{ème}, dont les orientations stratégiques étaient :

- Développer l'agglomération vers l'intérieur ;
- Faire de l'armature urbaine la structure du développement ;
- Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
- Appuyer une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
- Développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
- Aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
- Renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
- Mettre en œuvre des mesures de conduite partenariale pour répondre aux spécificités de gouvernance de l'agglomération.

Le PA répond dans les grandes lignes à un nombre important de ces orientations comme le développement vers l'intérieur, l'intensification de la vie urbaine en alliant qualité et densité, la production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales, le développement d'une mobilité qui favorise les modes durables et qui est liée à l'urbanisation.

Il permet également la mise en œuvre d'une mesure identifiée dans le PALM de 3^{ème} génération, reprise dans le projet de 5^{ème} génération, et participe indirectement à la mise en œuvre de la mesure relative à la Voie Verte, puisque l'affectation du sol prévue permettra son accueil.

Dans le même sillage, le PA répond à une grande majorité des orientations stratégiques du PDI-OL :

- **Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau** : activation d'un site stratégique ;
- **Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques** : accueil de nouveaux habitants et production de logements dont une partie importante en logement d'utilité publique au sens de la loi sur la préservation et la promotion du parc locatif ;
- **Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives** : conditions-cadres pour l'implémentation d'activités économique compatibles avec la vie du quartier ;
- **Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois** : implémentation de la Voie Verte qui aura aussi un rôle de développement de la biodiversité et de liaison pour la faune (p. ex. avicole) ;
- **Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles** : implémentation de la Voie Verte, qui jouera aussi son rôle social en matière d'espace de rencontre et d'espace public, tout en proposant un espace public conforme aux défis actuels en matière de changement climatique ;
- **Allier, à la densité, les qualités environnementales et écologiques** ;
- **Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics** : la position du secteur est stratégique. Entre proximité de la gare de Prilly-Malley et hyper proximité de transports publics régionaux (Tram, TL 33 et TL 18), le secteur sera desservi de manière très bonne, voire excellente, selon les critères de l'office fédéral du développement territorial,

ainsi que ceux de la direction générale de la mobilité et des routes (cadence et distance à l'arrêt de transports publics).

In fine, ce PA permet de répondre à la mesure OS2 PRI 4 du PDI-OL, et indirectement à s'inscrire dans une réflexion globale ayant des incidences sur l'entier du secteur et les projets qui en découlent (Galicien, Aux Flumeaux, Voie Verte, etc.).

Au **niveau communal**, le PA s'inscrit directement dans le sillage de la planification énergétique communale en garantissant la construction d'un quartier durable, du point de vue des bâtiments, mais également dans son fonctionnement, grâce à la certification SNBS-Quartier.

Le PA « Grand-Pré Ouest » s'inscrit également dans le sillage d'une série d'actions découlant du Plan climat communal :

- **MOB 1.2.3** : appliquer la norme VSS la plus stricte dans le cadre de la police des constructions ;
- **MOB 2.1.1** : augmenter la fréquence de la ligne de bus n°33 et étudier son prolongement vers la Blécherette (indirectement lié) ;
- **MOB 3.1.3** : appliquer un facteur de réduction des normes VSS plus strict pour les nouvelles constructions via une adaptation du PACom (ici plan d'affectation « Grand-Pré Ouest ») ;
- **MOB 3.3.2** : renforcer l'offre de véhicules partagés (carsharing) et sa visibilité ;
- **EB 1.1.2** : renforcer les démarches d'économie d'énergie de type Eco-logement pour les immeubles d'habitation ;
- **EB 1.3.3** : exiger un très haut niveau de performance du bâti dans le cadre de tout plan d'affectation ;
- **EB 2.1.3** : accroître la surface de panneaux photovoltaïques de manière à couvrir au minimum 50% de la surface de toiture exploitable pour tout projet de construction/rénovation ;
- **MNB 1.2.3** : créer un biotope au niveau du bassin de rétention de la voie verte ;
- **MC 1.1.2** : créer des parcs urbains arborés accessibles en moins de cinq minutes à pied du domicile pour l'ensemble de la population ;
- **MC 3.1.1** : créer des points d'eau sur les places publiques et les aires de jeux.

4. Présentation du projet de PA « Grand-Pré Ouest » à adopter

4.1. Buts du PA

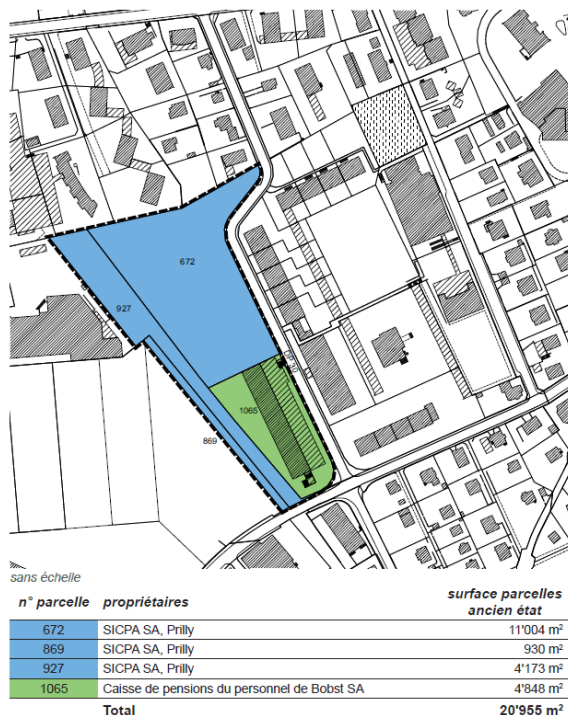
Les buts du PA sont les suivants :

- Se conformer aux planifications supérieures et à l'échelle du développement du secteur : halte CFF, tramway et autres révisions de planifications en cours ;
- Requalifier le quartier en promouvant la densification vers l'intérieur à l'aide de nouveaux volumes bâtis respectueux de leur environnement construit ;
- Réaliser des espaces publics de qualité qui permettent de prolonger le réseau de mobilité douce et de garantir la perméabilité piétonne du site ;
- Compléter l'offre en logements au sein du quartier "Au Grand-Pré" ;
- Garantir des réalisations architecturales de qualité et encourageant notamment la variété des volumes bâtis ;
- Produire une mixité sociale et typologique des logements ;
- Garantir, pour les véhicules, un accès rationnel au site, ainsi qu'une offre en stationnement conforme à la norme VSS en vigueur ;
- Permettre la réalisation du PA par phases successives en fonction des volontés de chaque propriétaire ;
- Assurer la mise en œuvre des objectifs du développement durable, notamment en matière de construction et d'utilisation d'énergies renouvelables.

4.2 Etat foncier

Depuis l'enquête publique, le foncier a été modifié avec l'acquisition des parcelles n°672 et n°1065 par la société Orllati Real Estate.

Pour le reste, il est similaire au plan ci-dessous :



Sur les parcelles n°927 et 869, sur lesquelles sont prévues la Voie Verte, une servitude de passage public sera inscrite. Une convention a déjà été signée entre la Ville et les propriétaires, pour régler les aspects financiers et organisationnels.

Trois autres servitudes de passages publics seront créées, dans le but d'aménager un quartier qui soit le plus perméable possible et doté d'espaces ouverts au public.

4.3 Servitudes

Plusieurs servitudes de canalisations devront être prises en compte lors du développement des projets de construction.

Une servitude de restriction de bâtir va à l'encontre du PA, car celle-ci limite le nombre de bâtiments sur la parcelle n°1065. Des négociations avaient été entamées avec les propriétaires des fonds dominants, mais celles-ci n'ont pas abouties.

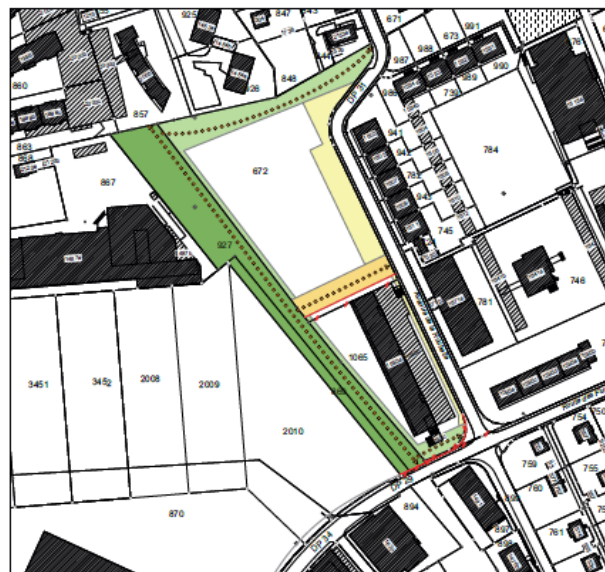
Cependant, dans le cadre de la phase d'enquête publique, les propriétaires concernés par cette servitude ont fait opposition, ce qui a permis de reprendre les négociations. Un accord privé a été trouvé et la servitude sera radiée selon les informations dont la Municipalité dispose.

Le tableau ci-dessous fait état de toutes les servitudes du plan d'affectation

<i>N° RF</i>	<i>Désignation</i>	<i>Fonds servants</i>	<i>Fonds dominants ou bénéficiaires</i>	<i>Traitement de la servitude</i>
2000/001177	Canalisation(s) - Collecteurs d'égouts	Parcelles n° 672, 869, 871, 927 et 1065	Commune de Prilly	Servitude à prendre en compte lors de la demande de permis de construire.
2000/001178	Zone/quartier : hauteur des constructions	Parcelles n° 869, 870 et 871	Parcelles n° 672, 673, 683, 686, 688, 739, 745, 746, 781, 867, 868, 927, 986 à 991 et 1065	La parcelle n°869 est inconstructible, le projet de PA assure donc la conservation de ces droits.
2000/001191	Source(s), canalisation	Parcelles n° 664, 674 et 676	Parcelles n° 867, 868, 870 et 927	Les fonds servants étant situés hors du périmètre du PA, la servitude peut donc être maintenue.
2003/001569	Canalisation(s) - Collecteurs d'égouts	Parcelle n° 927	Commune de Prilly	Servitude à prendre en compte lors des aménagements paysagers de la parcelle n°927.
2003/004777	Zone/quartier : hauteur des constructions	Parcelle n° 870	Parcelles n° 672, 673, 683, 686, 688, 739, 745, 746, 781, 867, 868, 927, 986 à 991 et 1065	Le PA ne remet pas en cause ces droits, la servitude est maintenue.
2003/004780	Zone/quartier : restriction de bâtir	Parcelles n° 781, 783, 927 et 1065	Parcelles n° 686 et 688	Le projet de PA prévoit un nombre de bâtiments supérieur à ce que mentionne la servitude sur la parcelle n°1065. Sans accord, une procédure de libération de servitude va être entreprise.
2003/004781	Canalisation(s) d'égouts	Parcelles n° 672, 676, 683, 684, 745, 784 et 943	Parcelles n° 681, 682, 683 et 684	Servitude à prendre en compte lors de la demande de permis de construire.
2003/004783	Canalisation(s) d'égouts	Parcelles n° 672 et 1'065	Parcelles n° 686 et 688	Servitude à prendre en compte lors de la demande de permis de construire.
2007/002557	Canalisation(s) d'égouts	Parcelle n° 927	Parcelle n° 867	Servitude à prendre en compte lors des aménagements paysagers de la parcelle n°927.
2007/002558	Canalisation(s) d'eau	Parcelles n° 867 et 927	Parcelles n° 1084, 1443	Servitude à prendre en compte lors des aménagements paysagers de la parcelle n°927.
2007/002559	Zone/quartier : restriction au droit de bâtir	Parcelle n° 868	Parcelles n° 867 et 927	Le PA ne remet pas en cause ces droits, la servitude est maintenue.
2007/004026	Constructions : empiètement	Parcelle n° 672	Parcelle n° 1065	La nouvelle configuration des bâtiments proposée par le PA rend cette servitude obsolète, elle doit être radiée.
2007/004027	Voisinage : vues et restriction de bâtir	Parcelle n° 672	Parcelle n° 1065	Le PA ne remet pas en cause ces droits, la servitude est maintenue.

D'autre part, l'inscription de 4 servitudes de passages publics est prévue. L'une d'elle est destinée à la Voie Verte et les autres apporteront davantage de perméabilité en créant des liaisons directes entre la Voie Verte et la Route des Flumeaux, et l'Avenue de la Rochelle le long de laquelle un véritable front bâti actif sera aménagé.

- | | |
|---|---|
|  servitude 1, aire d'esplanade |  servitude 3, aire des aménagements extérieurs |
|  servitude 2, aire de transition |  servitude 4, zone de verdure 15LAT / voie verte |



4.4 Dispositions constructives

Le secteur sera affecté en partie en **zone mixte 15 LAT** et en partie en **zone de verdure 15 LAT**, pour ce qui est du périmètre de la Voie Verte.

La partie affectée en zone mixte 15 LAT est composée de **deux périmètres d'implantation des constructions**.

En tout, la SPd maximale qui pourra être construite s'élèvera à **27'650 m²**. Celle-ci s'articule comme suit :

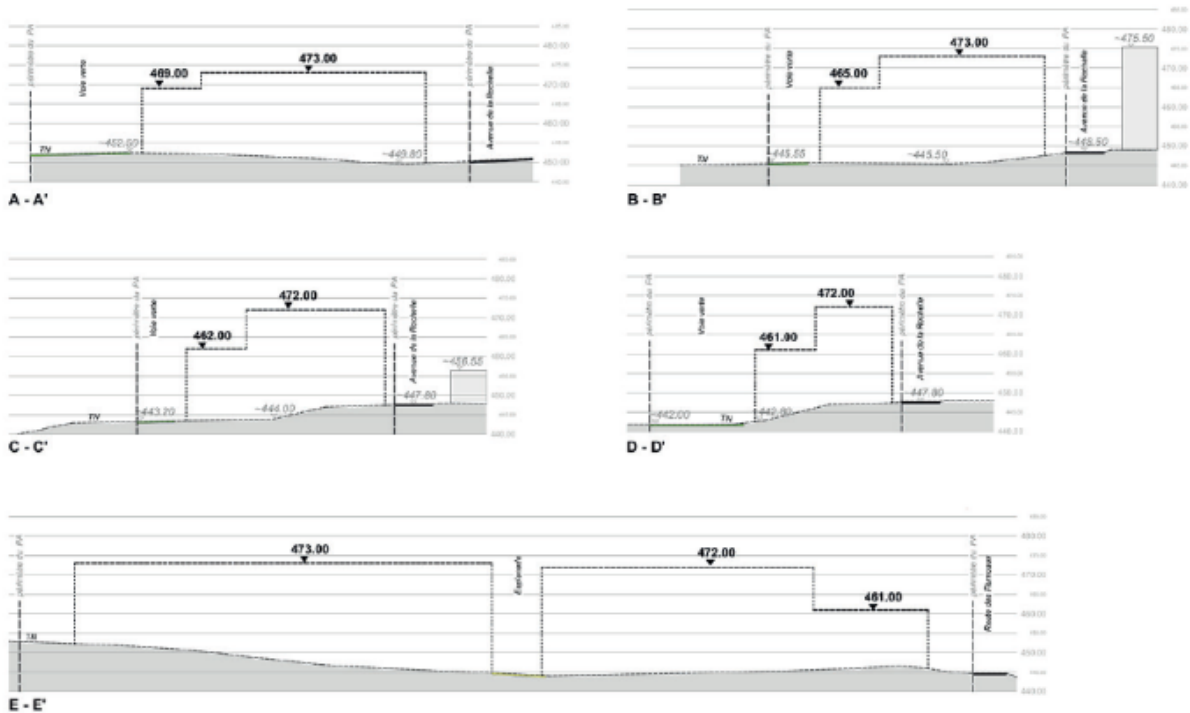
- 14'850 m² sur le périmètre A ;
- 12'800 m² sur le périmètre B.

Ces périmètres d'évolution des constructions sont divisés en deux sous-périmètres limités en hauteur par des altitudes maximales qui leur sont fixées.

Le sous-périmètre le plus haut du périmètre A ne doit pas dépasser une altitude de 473m., tandis que les sous-périmètres de la partie inférieure du périmètre A sont limités à 469 m. et 465 m.

Le sous-périmètre le plus haut du périmètre B ne doit pas dépasser une altitude de 472 m., tandis que les sous-périmètres de la partie inférieure du périmètre A sont limités à 462 m et 461 m.





Pour des raisons urbanistiques et architecturales, un transfert de droit à bâtir d'un maximum de 2'000 m² est possible. Ce transfert doit être validé par la Municipalité en amont de la demande de permis de construire, au moment des études préliminaires. Ce transfert peut être plus important que 2'000 m², jusqu'à un maximum de 4'000 m², si un concours ou un mandat d'étude parallèle est organisé par les propriétaires. Ces éléments ont été formalisés dans une convention entre la Ville et les propriétaires.

Des césures sont projetées (au moins une) entre les bâtiments qui seront construits. Cela permettra d'assurer du dégagement visuel et de la perméabilité dans les déplacements.

Autour des périmètres d'évolution des constructions s'articulent plusieurs espaces non-construits.

Les **aires de transition (jaune)** ont pour fonction la transition entre le domaine public et les pieds d'immeubles. Ceux-ci seront minéraux, mais pourront être arborisés. Ils seront activés en partie sur l'avenue de la Rochelle, grâce aux rez-de-chaussée prévus à cet effet.

L'**aire d'esplanade (orange)** a pour fonction d'une part la liaison entre l'avenue de la Rochelle et la Voie Verte, et d'autre part, la volonté d'être un lieu dynamique activé par les rez-de-chaussée des bâtiments alentours.

Enfin, les aires **d'aménagements extérieurs (vert clair)** auront une vocation végétale. Sur celles-ci des cheminements de mobilité douce pourront être aménagés.

A l'intérieur des **périmètres construits (trait-tillé bleu)**, la construction d'un parking souterrain est possible.



Celui-ci permettra de relocaliser le stationnement voiture en sous-sol, ce qui libèrera de l'espace en surface pour des espaces dédiés au public.

Le stationnement sera d'ailleurs drastiquement réduit par rapport à l'offre actuelle. Un taux de 0.55 sera appliqué pour le dimensionnement du stationnement voiture pour le logement et un taux de 0.2 pour les activités.

A noter que les espaces qui ne seront pas construits dans les espaces de développement des constructions seront règlementés par les aires adjacentes.

La **zone de verdure 15 LAT (vert foncé)** est dédiée à l'aménagement de la Voie Verte.

4.5 Mobilité

En matière de transports publics, le secteur est situé à proximité de la halte CFF de Prilly-Malley et de plusieurs arrêts de bus desservis par des lignes occupants les axes principaux ou de distribution. Au total, 5 arrêts de bus, desservis par les lignes TL 18 (sur l'Avenue de Floissant) et 33 (sur la Route des Flumeaux), se situent à 300 m. ou moins du secteur. De plus, ces deux lignes sont équipées d'une bonne cadence (toutes les 10 et 15 min.) dans les deux sens. En sus, grâce à l'aménagement de la Voie Verte, l'accès au futur arrêt de la ligne de tram T1 « Galicien » sera qualitatif et confortable.

En matière de mobilité douce, l'accès pourra se faire par les mêmes voies que la voiture, ainsi que par la Voie Verte.

S'agissant de la réduction de l'offre en stationnement dont il est question, celle-ci sera de l'ordre de 339 places (498 aujourd'hui contre 159 demain). Ces 159 places seront réparties sur deux parkings souterrains connectés, mais a priori à des altitudes différentes, au vu d'une part de la topographie du site, et, d'autre part, de la présence d'une canalisation entre les deux secteurs.

Des places dédiées au Car Sharing seront également prévues.

Le dimensionnement de ces parkings est fondé sur la norme VSS 40 065 et a été réalisé comme suit :

- Pour le logement ; **159 places** :
 - 1 place pour 100 m² de SPd pour les habitants (124 places)
 - 0.1 place par 100 m² pour les visiteurs (11 places)
 - Un taux de réduction totale d'environ 55%
- Pour les activités (commerces) :
 - 1.5 places par 100 m² de surface de vente pour le personnel (7 places)
 - 3.5 places par 100 m² de surface de vente pour les clients (17 places)
 - Un taux de réduction totale de 80%

En matière de stationnement vélo, celui-ci est dimensionné selon la même norme (VSS 40 065) :

- Pour le logement : 830 places :
 - 1 place par pièce pour les habitants et leurs visiteurs.
- Pour les activités : 35 places :
 - 2 places par 10 emplois pour les employés ;
 - 2 à 3 places pour 100 m² de surface de vente pour les clients et visiteurs.

4.6 Patrimoine arboré

Au vu du nombre important de sujets sur le secteur, un rapport d'expertise visant à établir et évaluer l'état sanitaire du patrimoine arboré a été commandé auprès d'un expert membre l'association suisse des soins aux arbres.

Ce rapport a révélé que l'état sanitaire du patrimoine arboré était globalement bon sauf quelques cas isolés.

Il a également évalué la valeur dendrologique du patrimoine arboré, qui est définie par l'esthétique (taille, coupe) d'un sujet, ainsi que par sa rareté. Sur ce point, le patrimoine du secteur oscille entre le moyen et le bon.

Dans le but de sauvegarder un maximum de patrimoine arboré, des variantes de projets ont été étudiées. La variante la plus optimale impacterait une vingtaine de sujets.

Cinq de ces sujets, qui sont des platanes d'une valeur assez importante, seront transplantés dans les aires des aménagements extérieurs.

Pour le reste, les sujets impactés seraient compensés dans les aires des aménagements extérieurs ou sur la Voie Verte.



Sur la parcelle n° 1065, sur la droite du périmètre, les sujets peuvent être maintenus. La ligne d'érable argenté, sur le périmètre en haut, peut également être maintenue. Enfin, il est intéressant de constater que la partie dédiée aux aménagements extérieurs, à gauche, est assez généreuse pour permettre la transplantation des arbres impactés.

En matière de qualité, les plantations devront porter sur des essences majoritairement indigènes favorables à la biodiversité, assurant de multiples services écosystémiques, résistantes aux changements climatiques (gel tardif, sécheresse, canicule, etc.) et adaptés aux contraintes du site (nature du sol, espace à disposition, ensoleillement, etc.).

4.7 Energie

Les futurs projets de constructions devront être conformes aux planifications énergétiques communales. Ils devront prévoir une utilisation rationnelle de l'énergie. Les porteurs de projets devront présenter un concept d'approvisionnement qui étudie les possibilités de raccordement au réseau de chauffage à distance, les possibilités de développement de géothermie et de solaire.

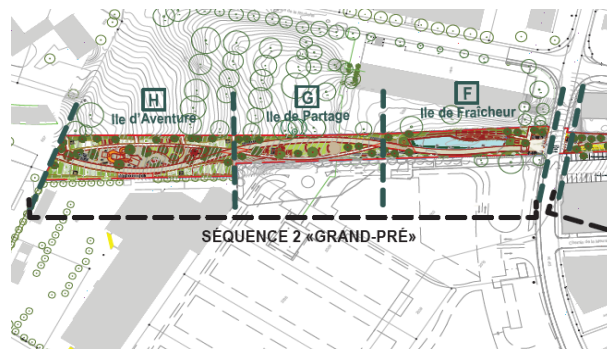
En sus, les porteurs de projets devront obtenir la certification SNBS-Quartier, dans le but de démontrer la qualité et la durabilité apportée aux projets de constructions.

4.8 Projets connexes

Plusieurs projets connexes sont directement et indirectement liés au développement du secteur.

Une partie de la Voie Verte est prévue sur le secteur. Cette partie sera représentée par trois espaces, appelés « îles », dotées de thématiques différentes et dédiées au séjour.

Autour de ces îles s'articuleront des franges plantées ainsi que des voies de mobilité douce, ce qui permet à la Voie Verte de remplir cette triple vocation espace public, liaison de mobilité douce, développement de la nature et biodiversité en milieu urbain.



Le secteur bénéficiera également du réaménagement du parc du Grand-Pré, dont l'objectif est également d'améliorer la qualité paysagère, la qualité environnementale et la qualité sociale du secteur.

Le projet prévoit des points de vue, ce qui permet également cette visibilité sur l'extérieur, notamment en direction du lac, ainsi que la plantation de 3 arbres majeurs et l'aménagement d'un bassin de rétention. Enfin, l'espace de jeu sera refait à neuf.



5. Procédure

L'objectif était de développer un contexte de travail dans un esprit de collaboration et de partenariat avec les propriétaires fonciers. Un atelier participatif sur les valeurs d'usages de la voie verte a également été réalisé par le bureau Belandscape en octobre 2021 afin de bien consolider le programme d'activités et garantir sa pertinence avec les réels besoins des différents usagers et visiteurs.

Conformément à l'article 4 LAT et 2 LATC, une information à la population a été effectuée en date du 23 janvier 2025, en amont de l'enquête publique du PA.

Au terme des différents examens cantonaux, le projet de PA (règlement y.c.), ainsi que le plan des servitudes de passage public ont été soumis à l'enquête publique du 25 janvier au 23 février 2025. Dans le délai d'enquête, 14 oppositions ont été formulées. Les opposants sont globalement composés de deux copropriétés voisines au Nord du secteur (dont 5 copropriétaires qui ont formulés une opposition individuelle), les trois voisins du front bâti situé à l'Est du périmètre, les propriétaires concernés par la servitude évoquée précédemment, ainsi que trois Associations (deux en lien avec la mobilité et une en lien avec la protection de la nature).

Deux séances de conciliation ont été organisées les 8 et 10 avril 2025. Celles-ci ont débouché sur plusieurs discussions bilatérales avec différents acteurs et finalement sur quelques modifications du règlement, qui sont amenées par amendement de la Municipalité au sein du présent préavis.

Aussi, l'opposition de l'Association Transport & Environnement a été formellement retirée après avoir pris connaissance des engagements de la Municipalité en matière de stationnement voiture.

Chaque thématique ayant été abordée dans les diverses oppositions reçues est résumée dans les sous-chapitres qui suivent. Les réponses qui ont été apportées également. Elles sont développées de manière plus détaillées dans l'annexe « réponses aux oppositions ».

5.1 Oppositions – traitement par thématique

5.1.1 Perte de valeur immobilière

Résumé de l'opposition

Certains opposants mettent en avant une potentielle moins-value immobilière qui serait engendrée par une perte d'ensoleillement et de vues, en lien avec les hauteurs et la densité prévues pour le nouveau quartier, ainsi qu'une augmentation des nuisances liées à l'augmentation de la population, avec respectivement un impact sur le bruit et sur le trafic.

Réponse

Au vu de sa localisation et du développement environnant (Malley), mais également du cadre légal (LAT, LATC) et du cadre de planification (plan directeur cantonal, projet d'agglomération, plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois), la densification d'un tel secteur paraît totalement cohérente.

A partir de là, les griefs reprochés au projet qui sont l'impact de celui-ci sur l'ensoleillement et les vues, l'augmentation de la densité de population et l'augmentation des nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air, et qui pourraient engendrer une potentielle moins-value immobilière doivent être tempérés.

Les justifications suivantes doivent donc être exposés :

1. **Dégagement entre les bâtiments voisins et le quartier projeté** : ceux-ci sont généreux et ont été planifiés dans le maximum qui était possible. Ils permettront indéniablement de garantir une certaine qualité de vie au sein du quartier et garantiront une certaine respirabilité entre les bâtiments existants et futurs.
2. **Tissu environnant pertinence de densifier** : le quartier composé par les bâtiments existants étant déjà relativement construit, urbain et dense, le projet viendra inscrire le nouveau quartier dans un sillage similaire. Cet aspect vient renforcer la pertinence de densifier le secteur, déjà motivée précédemment (localisation, cadre légal, planifications supérieures).
3. **Densification, oui, mais nuisances maîtrisées** : certes, le quartier projeté viendra augmenter la densité de population. Néanmoins, la réduction prévue de l'offre en stationnement aura pour impact une diminution du trafic et *a fortiori* des nuisances relatives au trafic automobile – pollution de l'air et pollution sonore. En conséquence, il peut être considéré que ces nuisances seront maîtrisées.
4. **Une vision partielle** : la vision exposée par les opposants et qui motive la potentielle moins-value fait fi de la qualité apportée par le quartier et qui accompagne sa requalification directement ou indirectement : Voie Verte, réorganisation du stationnement en sous-sol, mixité des fonctions – avec potentielle venue de commerces de proximité, perméabilité prévue, etc.



5.1.2 Mobilité

Résumé oppositions

Plusieurs oppositions sur la thématique de la mobilité ont été formulées.

Certains opposants mettent en cause les effets du plan d'affectation sur le **trafic**, ainsi que les effets qui seraient engendrés : diminution de la sécurité, augmentation de la difficulté d'accessibilité, baisse de la fluidité du trafic, augmentation de la pollution de l'air et de la pollution sonore.

Certains opposants remettent en cause la cohérence des **données** utilisées qu'ils jugent obsolètes, en particulier en ce qui concerne les estimations relatives au trafic sur l'Avenue de la Rochelle. Concernant les données, ils pointent également du doigt la non prise en compte de la jonction de Chavannes-près-Renens, qui selon eux n'ont pas de risque d'aboutir. Enfin, ils regrettent l'absence d'un plan mobilité pour le secteur.

Certains opposants saluent le choix de la réduction du **stationnement**, tout en arguant que celui-ci n'est pas suffisant. D'autres regrettent le manque de places.

Enfin, certains opposants pointent du doigt l'absence de vision quant au « **tourner à gauche** » pour les cyclistes depuis la Route des Flumeaux. Pour des questions de fluidité, l'aménagement d'un giratoire avait également été évoquée lors des séances de conciliations.

Réponse

Trafic : l'augmentation du trafic exposée par les opposants n'est pas avérée. Pour rappel, l'Avenue de la Rochelle est une route de desserte, dont la fonction principale est de desservir le quartier et les bâtiments qui en font partie. Le trafic est donc engendré principalement par l'offre en stationnement. Au début des études, l'offre s'élevait à 500 places. Avec le plan d'affectation, l'offre en stationnement s'élèvera à 159. En conséquence, le trafic sera significativement réduit par rapport à la situation d'origine. Initialement, le projet tel que soumis à l'enquête publique prévoyait d'ailleurs une offre plus importante (217 places). A la suite des nombreuses oppositions reçues par rapport au trafic, la Municipalité a décidé de réexaminer la situation et propose l'amendement qui suit :

Article 32 Stationnement

Al. 1 : les besoins en stationnement pour les voitures sont définis selon les normes VSS en vigueur lors de la demande du permis de construire. Pour l'habitat, le besoin en stationnement doit être estimé sur la base du ratio suivant :

~~0.7 places / 100 m² de SPd + 10% visiteurs~~ 0.55 places / 100 m² de SPd y compris places dédiées aux visiteurs

Al. 2 : le nombre de places de stationnement maximal pouvant être autorisé s'élève à ~~217~~159.

Données : il n'a pas été jugé pertinent et cohérent de réaliser des études complémentaires. En effet, le rapport mobilité est une annexe au rapport justificatif, dont le rôle est de mesurer l'impact du projet sur la mobilité, ainsi que les mesures à prendre dans le but de maîtriser cet impact. Dans le cas présent, le rapport permet de justifier la cohérence de densifier le secteur (accès – voiture et mobilité douce -, offre en transports publics – actuelle et future), la cohérence de diminuer l'offre en stationnement et l'impact positif sur le trafic engendré par ladite offre sur l'Avenue de la Rochelle. Au vu de cela, il ne paraissait pas judicieux d'engager de nouveaux frais dans les mesures où :

- Le futur quartier sera plutôt de nature à réduire le trafic sur l'Avenue de la Rochelle ;
- Plusieurs mesures ont déjà été prises et ont un impact sur le trafic (plan mobilité d'entreprise de SICPA SA, mise à sens unique de l'Avenue de Floréal) ;
- Selon plusieurs études menées dans le cadre des planifications stratégiques supérieures (PDI-OL, PALM 5), le trafic automobile a été relativement stable, de manière générale, dans l'agglomération lausannoise ;
- Enfin, les conditions n'ont pas sensiblement changé pour laisser penser que le trafic a considérablement augmenté sur cet axe.

Stationnement : comme évoqué plusieurs fois, l'offre en stationnement sera diminuée, ce qui aura pour impact une baisse du trafic. En sus, le stationnement est réorganisé et relocalisé en sous-sol, ce qui permet de libérer des espaces, dont certains seront des espaces non-bâties au bénéfice des habitants du quartier et de la population.

En complément de l'amendement apporté précédemment, la Municipalité souhaite également intégrer la possibilité de réaliser des places de Car Sharing. C'est pourquoi, elle formule l'amendement suivant :

Article 32 Stationnement

Al. 1 : les besoins en stationnement pour les voitures sont définis selon les normes VSS en vigueur lors de la demande du permis de construire. Pour l'habitat, le besoin en stationnement doit être estimé sur la base du ratio suivant :

~~0.7 places / 100 m² de SPd + 10% visiteurs~~ 0.55 places / 100 m² de SPd y compris places dédiées aux visiteurs

Al. 2 : le nombre de places de stationnement maximal pouvant être autorisé s'élève à ~~217~~159.

Al. 3 : les places de stationnement situées dans le périmètre du PA sont réservées aux usagers des locaux (logements et activités) sis dans ledit périmètre.

4 : les places de stationnement pour véhicules et deux-roues motorisés dédiés aux habitants et aux employés doivent être réalisées en souterrain ou semi-souterrain, conformément à l'article 23.

Al. 5 : les places de stationnement réservées aux visiteurs des logements ou aux visiteurs de courte durée pour les activités notamment commerciales peuvent être réalisées en surface dans l'aire de transition (article 27). Elles devront être signalées comme telles dans le permis d'utiliser.

Al. 6 : le nombre de places de stationnement des deux-roues motorisés doit correspondre à 10 % minimum du nombre de places pour les véhicules automobiles. 9

Al. 7 : l'évaluation des besoins en stationnement pour les vélos s'effectue conformément aux normes VSS en vigueur au moment de la demande de permis de construire. Ces équipements doivent être abrités et situés proches des entrées principales des bâtiments et offrir des systèmes efficaces contre le vol et le vandalisme.

Al. 8 : des places de stationnement dédiées à la pratique du Car Sharing pourront être aménagées. Le dimensionnement et la localisation de celles-ci devront être soumises à la Municipalité dans le cadre du projet de construction. (Ajout)

« **Tourner à gauche** » : il est avéré que celui-ci n'est pas idéal et que le projet de plan d'affectation ne vient pas répondre à cette problématique. Néanmoins, une réponse sera apportée dans le projet de requalification de la Route des Flumeaux, qui a une temporalité différente. Certains opposants ont pointé du doigt l'intégration d'un giratoire qui permettrait d'assurer la fluidité du trafic et faciliterait l'accès au quartier. Cela pourrait être intéressant et devra être intégré à la réflexion relative au projet précité.

5.1.3 Dénaturation du quartier

Résumé de l'opposition

Certains opposants mettent en avant le cadre paisible et résidentiel qui caractérise le quartier. Le plan d'affectation viendrait donc en rupture avec ces caractéristiques.

Réponse

Le quartier découle déjà d'une grosse opération d'urbanisation, en témoigne le plan de quartier de 1964. Celui-ci prévoyait : barres d'immeubles, stationnement en plein air et espace vert central.

Dans ce contexte, il est difficile d'arguer que le quartier sera dénaturé par le présent projet, qui viendra s'aligner – tant sur les hauteurs que sur la densité – avec ce qui existe.

5.1.4 Patrimoine arboré

Résumé de l'opposition

Plusieurs opposants ont mis en exergue l'impact potentiel sur le patrimoine arboré, le périmètre A étant directement localisé sur l'ancien parking de SICPA qui abrite plusieurs arbres. Certains opposants mettent en exergue la perte en biodiversité, d'autres l'impact négatif sur la qualité de vie et le paysage.

Il est également précisé que l'impact n'est pas clairement précisé, tout comme les compensations qui sont prévues.

Enfin, selon les opposants le projet contrevient à la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager, mais également à plusieurs planifications directrices stratégiques, comme le plan directeur de l'Ouest Lausannois.

Réponse

Comme exposé précédemment, la pertinence de densifier et requalifier le secteur est indéniable (cadre légal, planifications supérieures, etc.). En lien avec cela, cette requalification est effectuée avec l'objectif d'amener de la qualité urbaine dans le quartier, tant sur les espaces bâtis que sur les espaces non-bâti.

La Voie Verte constitue un élément fort de création de qualité dans le secteur. En effet, celle-ci aura un double rôle d'espace public et de voie de mobilité douce. Elle sera largement végétalisée et offrira également une certaine mixité dans ses fonctions futures (place de jeu, espace de sport, espaces de séjours, eau et nature en ville, etc.). Bien que le quartier aura un impact certain sur le patrimoine arboré existant, la construction de la Voie Verte permettra de le contrebalancer.

Dans le même sillage, les espaces non-bâti et les espaces d'aménagements extérieurs seront conçus et construits avec cette même recherche de qualité.

Cette manière de concevoir et réfléchir le quartier permettra de conformer celui-ci aux orientations stratégiques du plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (orientations stratégiques 4 - Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public - et 5 - Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles) et de répondre aux enjeux y relatifs (enjeu 2 - développement vers l'intérieur -, enjeu 7- milieux naturels et enjeu 8 - espaces et équipements publics).

Enfin, au niveau légal le projet est justifié par les art. 15 LPrNP et 19 RLPrNP. En effet, une dérogation à la sauvegarde du patrimoine arboré peut être octroyée pour des motifs d'impératifs de constructions.

Dans le cas présent, l'impératif de construction peut être invoqué. En effet, toutes les dispositions ont été prises afin d'intégrer le quartier de la manière la plus qualitative et harmonieuse possible dans le contexte existant ; en prévoyant un espace public végétalisé, des dégagements généreux avec les parcelles voisines, des hauteurs répondant au contexte existant et en prévoyant un stationnement en sous-sol. A partir de là, sauvegarder le patrimoine arboré devient difficile.

Par ailleurs, en matière de compensation, tous les arbres abattus seront compensés conformément aux dispositions légales en la matière, et pourront être compensés sur la Voie Verte et/ou sur les aires des aménagements extérieurs.

La Ville sera particulièrement attentive au développement de ce périmètre et de l'élaboration d'un projet qui prendra largement en compte le patrimoine arboré. En termes de réglementation, l'art. 4 du plan d'affectation garantit à la Commune d'être concertée dès la réalisation des premières études. La population sera évidemment également invitée à réagir dans le cadre de l'enquête publique.

Au final, ce PA semble représenter un bon compromis en :

- Démontrant sa volonté de maximiser le maintien du patrimoine arboré dans un projet de construction ;
- Prévoyant des espaces généreux pour l'accueil d'arbres transplantés ou compensés, tout en offrant un nouvel espace public, qui permettra l'accueil du public tout en assurant des fonctions biologiques et paysagères qui sont essentielles dans un milieu aussi urbain.

5.1.5 Périmètres d'implantation des constructions A

Résumé de l'opposition

Certains opposants pointent du doigt le décrochement prévu par le périmètre d'évolution des constructions A au Nord-Est du secteur.

D'autre part, certains opposants ne souhaitent pas que l'entrée de parking soit localisée à cet endroit, au vu des nuisances sonores que celle-ci pourrait engendrer.

Réponse

La forme du périmètre a été imaginée ainsi dans le but de laisser un maximum de liberté architecturale aux futurs projets, afin d'avoir la conception la plus qualitative possible.

Elle a également été imaginée ainsi avec l'objectif de créer les dégagements les plus généreux possibles. Le but étant, encore une fois, une intégration optimale au bâti existant.

A ce titre, l'IUS visé est légèrement augmenté par rapport à l'IUS actuelle (plan de quartier de 1964), ce qui témoigne d'une légère densification, qui a pour vocation d'être qualitative dans son opérationnalisation.

Dans ce sillage de mise en œuvre qualitative, l'art. 12 al. 5 du règlement édicte que les espaces non bâtis situés dans les périmètres constructibles seront soumis aux dispositions régissant les aires adjacentes. Dès lors, cela démontre également le traitement des espaces non-bâtis, qui seront réalisés de manière à remplir ces objectifs de qualité.



S'agissant de la sortie de parking débouchant sur l'Avenue de la Rochelle, celle-ci fait sens dans la mesure où elle ne pourrait pas être aménagée sur la Route des Flumeaux en raison de sa fonction. Comme évoqué précédemment, la Route des Flumeaux est une route de distribution, tandis que l'Avenue de la Rochelle est une route de desserte. Cela fait donc plus sens d'implanter l'entrée/sortie de parking qui dessert le quartier sur l'Avenue de la Rochelle. De plus, à ce stade, celle-ci est indicative. Néanmoins, la présence d'une canalisation au niveau de l'aire d'esplanade rend difficile l'aménagement d'une seule entrée de parking souterrain.

Enfin et comme explicité à plusieurs reprises, les nuisances liées au trafic (entrée/sortie) seront significativement diminuées entre l'état d'origine et l'état futur.

5.1.6 Périmètres d'implantation des constructions B

Résumé opposition

Un opposant pointe du doigt la perte de distance et *a fortiori* de dégagement entre son bâtiment et le périmètre d'implantation des constructions B.

Cet opposant ajoute que le PA mettra également en péril un projet de pose de panneaux solaires sur la toiture d'un bâtiment doté d'une hauteur bien moins importante.

Réponse

Le périmètre B a été imaginé avec les mêmes objectifs que le périmètre A. C'est-à-dire la liberté architecturale, la création de dégagements généreux, une légère augmentation de l'IUS par rapport à l'existant. Tout cela, concourant à la création de qualité urbaine dans l'aménagement et la construction du futur quartier.

Le quartier gagnera également en qualité grâce à l'aménagement de la Voie Verte qui sera directement accessible depuis le quartier.

Par rapport aux vues et ensoleillement, il est important de préciser que selon la jurisprudence aucune base légale de droit public ne garantit le droit à la vue et à l'ensoleillement. Malgré tout, ce projet a largement pris en compte le voisinage dans un but d'intégration optimal à l'existant.

En ce qui concerne la mise en péril d'un projet de pose de panneaux solaires en toiture d'un bâtiment sensiblement plus petit, la Ville salue la volonté des propriétaires d'optimiser la production énergétique du bâtiment. Encore plus dans la mesure où celle-ci va dans le sens de la planification communale. Néanmoins, il est aussi important d'être conscient du contexte hyper urbain dans lequel le bâtiment se situe et qu'au vu de l'évolution du cadre légal et des stratégies d'urbanisation il paraît cohérent et pertinent de densifier, mais surtout de requalifier des espaces comme celui-ci. Un tel projet doit faire avec les contraintes locales et le contexte décrit en est une malheureusement pour le projet.

5.1.7 Densité

Résumé des oppositions

Certains opposants remettent en cause le projet et la densification qui seront engendrés, en arguant une dégradation de l'aspect visuel et de la vie du quartier.

Une opposition fait état d'une répartition inégale de la densité avec une parcelle n°1065 (périmètre B) plus densifiée que la parcelle n°672 (périmètre A).

Réponse

Encore une fois, il est nécessaire de rappeler que la densification prévue est légère avec un passage de 1.17 à 1.32 sur l'ensemble du quartier.

L'augmentation de l'IUS sur le périmètre A sera également légère (1.10 à 1.38).

Sur le périmètre B, l'augmentation prévue est encore plus légère (2.48 à 2.51).

Cela constitue une densification qui se veut mesurée dans la mesure où selon la directive cantonale sur la normalisation des données de l'aménagement du territoire, une zone peut être considérée comme étant de forte densité dès lors que son IUS est supérieur à **1.25**. De plus, la zone de forte densité soumise au règlement du plan général d'affectation de la Commune s'élève à 1.5 voire 1.8.

Force est donc de constater que l'opération de densification prévue par le présent projet se veut réellement légère et mesurée, en lien également avec le tissu bâti environnant.

Ensuite, au sujet de la distribution des droits à bâtir, qui paraît inégale de prime abord dans la mesure où le périmètre B sera bien plus dense que le A, il est nécessaire de rappeler que cette situation est déjà existante, en théorie (plan de quartier de 1964), comme en pratique (réalité bâtie).

D'ailleurs, le maintien de cet état existant – en termes de distribution des SPd - est ce qui permet de :

- Respecter l'identité du secteur ;
- Densifier de manière mesurée et qualitative ;

- Maintenir des espaces non-construits sur la parcelle n°672 tout en densifiant, ce qui permet plus de qualité sans trop modifier l'identité du secteur.

A noter que le règlement à son article 19 al. 5 permet le transfert de SPd de la parcelle n°1065 à la parcelle n°672, si des motifs urbanistiques devaient justifier une telle nécessité.

Cela sous-entend que si la densité « perçue », puisque quantitativement il n'y a pas un changement drastique, devait être trop importante, un moyen d'action pourrait être activé pour amoindrir cela.

5.1.8 Hauteur

Résumé oppositions

Les oppositions remettent la hauteur, respectivement les altitudes maximales prévues par le plan d'affectation qui aura en impact sur les vues et ensoleillement des immeubles voisins.

Une opposition pointe du doigt en particulier les attiques.

Réponse

La différence entre les hauteurs prévues par le plan de quartier de 1964 et le présent plan d'affectation est minime.

En l'état, au sein du plan d'affectation, l'altitude maximale fixée pour le sous-périmètre du périmètre A s'élève à 473 m.

Par rapport à la différence entre la planification de 1964 et l'actuelle, il peut aisément être avancé que cette « augmentation » d'altitude de 3.05 m. peut être considérée comme étant largement proportionnelle à une réalité urbanistique nouvelle.

Cela permettra une bonne intégration du futur quartier au bâti environnant existant, tout en limitant les nuisances liées à la perte de vue et ensoleillement, qui encore une fois ne sont garanties par aucune base légale de droit public.

Concernant le périmètre B, l'altitude maximale octroyée par le nouveau plan d'affectation est quasiment conforme à la réalité bâtie actuelle, à 65 cm près, ce qui paraît largement proportionnel et proportionné au vu des objectifs de qualité que le plan d'affectation souhaite atteindre.

Cette altitude est par ailleurs conforme aux caractéristiques du site, notamment les bâtiments d'habitation situés en amont, et ne péjorera pas l'identité du site de ce point de vue-là.

Enfin, au sujet des attiques, ceux-ci sont obligatoires uniquement dans les sous-périmètres orientés vers la zone de verdure.

Ils sont possibles sur le reste des périmètres. Lorsque des attiques sont aménagés, ils doivent respecter un retrait de 3m. par rapport à la façade.

Dans tous les cas, les altitudes doivent être respectées.

La non-obligation d'aménager des attiques revêt également d'une volonté de laisser une certaine liberté architecturale.

Malgré tout, et comme exposé précédemment, les dégagements prévus pour garantir un certain confort pour les immeubles environnants a été réfléchi et paraissent suffisants.

5.1.9 Vue et ensoleillement

Résumé oppositions

Comme déjà exposé plusieurs oppositions mettent en exergue la perte de vue et d'ensoleillement qui sera engendrée par le plan d'affectation.

Réponse

Comme exposé à plusieurs reprises, la garantie d'un certain droit à la vue et à l'ensoleillement n'est garantie ou protégée par aucune base légale de droit public.

Malgré tout, ces aspects ont été travaillés et réfléchis en amont, c'est pourquoi les dégagements prévus pour garantir un certain confort pour les immeubles environnants ont été imaginés.

5.1.10 Transfert de SPd

Résumé oppositions

Une opposition porte sur l'art. 19 al. 5 du règlement qui permet le transfert de SPd du périmètre B au périmètre A, pour des motifs d'urbanisme et d'architecture. L'opposition demande de quantifier ce transfert afin de pouvoir réellement juger son impact.

Réponse

Après examen de l'opposition, la Municipalité a décidé d'entrer en matière à cette requête.

En effet, après analyse de différents scénarios et dans un souci de recherche du bon compromis, il a été décidé de limiter ce transfert à **2'000 m²**, sur la base des éléments suivants :

- La densité prévue sur la parcelle n°1065 pourrait engendrer une perception de la densité « étouffante ». Dès lors, afin d'avoir une certaine flexibilité dans l'opérationnalisation et la mise en œuvre du PA, ce transfert est indéniablement un bon outil ;
- Le maintien d'un équilibre dans la distribution des densités est important, notamment en prenant le site dans son ensemble. En effet, les caractéristiques du site résident dans une distribution matérialisée par une densité plus importante sur la parcelle n°1065 et une densité moins importante sur la parcelle n°672. Cela est effectif dans le plan de quartier de 1964, mais également dans le futur PA. Cela permet aussi de maintenir des espaces de circulations et des dégagements visuels agréables au sein des espaces non-construits de la parcelle n°672 ;
- Cette limitation est raisonnable, dans la mesure où elle permettra de garantir une transition « douce » de l'urbanisation vers le Nord et une limitation de l'impact pour les parcelles situées à l'Est, notamment en matière de densité et de hauteur.

Malgré cela, la Municipalité a également exprimé son ouverture à un transfert plus important pouvant s'élever à un maximum de **4'000 m²**. Néanmoins, il a été arrêté par convention entre le propriétaire et la Ville qu'en cas de projet demandant un transfert élevé entre 2'001 m² et 4'000 m², une mise en concurrence sous forme de concours ou de mandat d'étude parallèle au sens des normes SIA 142 et 143 devrait être organisé, afin de garantir certaines exigences en matière de qualité.

La Municipalité aurait un droit de regard et de validation sur le cahier des charges.

Les éléments arrêtés entre la Municipalité et les propriétaires sont formalisés dans une convention transmise en annexe du présent préavis.

5.1.11 Mouvement de terre

Résumé oppositions

Un opposant s'oppose à l'art. 24 al. 1 en pointant du doigt son manque de clarté.

Réponse

Les courbes de niveaux représentées sur le plan de détail montrent la déclivité importante du secteur. La hauteur des mouvements de terre a été limitée au strict nécessaire, afin de permettre un aménagement technique adéquat. En limitant celle-ci à 1m, d'éventuels projets d'aménagement paysagers ou le respect des normes d'accessibilité pourraient être compliqués à réaliser. En outre, la modification de l'altimétrie du terrain n'influe pas sur le gabarit maximal projeté. Là-encore, au moment du permis de construire le projet devra respecter cette limite du strict nécessaire qui fera l'objet d'un suivi, le but étant de ne pas avoir des mouvements de terre qui pourraient être jugés comme étant disproportionnés.

En conclusion, la Ville de Prilly rappelle également qu'une stricte application du règlement sera effectuée, notamment sur la base de l'article 4 relatif à la concertation.

Tout projet devra lui être soumis dès l'étude préliminaire et tout projet pourrait passer en Commission d'urbanisme, qui est composée d'experts neutres.

Enfin, la Ville de Prilly tient également à rappeler que ce nouveau quartier amènera de la vie sur l'Avenue de la Rochelle, sur l'aire d'esplanade et sur la Voie Verte, ce qui profitera à l'entier de la population prillérane.

5.1.12 Servitude 007-2003/004780

Résumé oppositions

Selon les propriétaires touchés par la servitude citée en titre, le plan d'affectation va à l'encontre du respect de cette servitude, notamment sur l'aspect du nombre de bâtiments autorisés par ledit plan. Aussi, les opposants font état d'un non-respect de leur droit et invoquent l'absence de motifs d'intérêts publics pour la potentielle libération de servitude.

Réponse

Selon l'article 50 al. 1 LATC, les mesures d'aménagement du territoire doivent être coordonnées aux améliorations foncières.

Le PA « Grand-Pré Ouest » représentant la mesure d'aménagement du territoire, celui-ci doit être coordonné avec les améliorations foncières prévues.

Dans cette optique, il est donc important de considérer le projet comme un concept global et de ne pas analyser celui-ci « à la parcelle ».

Dès lors, en ayant l'analyse décrite ci-dessus, il peut être considéré que les améliorations foncières sont les suivantes :

- Densification, mais mesurée ;
- Requalification des espaces non-bâti ;
- Dégagement et perméabilité ;
- Programme.

Ces différentes améliorations de l'utilisation du sol vont totalement dans le sens des enjeux d'urbanisme actuels et sont complètement coordonnées à la mesure d'aménagement du territoire. En cela, ce projet répond totalement aux planifications directrices supérieures, ainsi qu'à d'autres intérêts publics tels que :

- Energie ;
- Développement durable ;
- Logement ;
- Urbanisme et architecture ;
- Nature en Ville.

Cela étant exposé, il est important de rappeler que la servitude ID 007-2003/004780 est contraignante pour le PA soumis à l'enquête publique, dans la mesure où elle limite l'implantation d'un seul bâtiment sur la parcelle n° 1065.

En conséquence, des négociations ont eu lieu entre les différentes parties qui n'ont menés à aucun accord, comme explicité dans le rapport d'accompagnement des documents soumis à l'enquête publique.

Dès lors, comme exposé dans le rapport précité, la Commune pourrait être amenée à demander la libération de cette servitude, en conformité à l'alinéa 1 de l'article 51 de la LATC.

A noter que cette demande, dont la procédure appliquée est par analogie la loi sur l'expropriation, ne peut être réalisée qu'une fois les documents approuvés par le Département compétent, respectivement le Département des institutions, du territoire et du sport (DITS).

En l'état, cette servitude demeure sous le régime du droit privé, respectivement le droit civil, et n'est liée au PA que par la coordination qui doit être réalisée entre les améliorations foncières décrites auparavant et la mesure d'aménagement du territoire.

En conclusion, il peut largement être avancé que le PA répond à des enjeux de développement urbains contemporains, tout en répondant à d'autres enjeux transverses, comme l'énergie ou la production de logement, et cela en respectant l'esprit de la servitude.

Au vu de cela, persuadée que ce PA répond aux enjeux pré-exposés, la Municipalité réitère son intention de faire usage, au moment de l'approbation du PA et si aucun accord n'est trouvé d'ici-là.

Par ailleurs, selon les informations à disposition de la Municipalité, il semblerait qu'un accord de radiation ait été trouvé entre les parties. Dès lors, la procédure décrite ci-dessus ne devrait pas être nécessaire, bien qu'à ce jour la Commune n'ait reçu aucune information formelle.

5.1.13 Déchets

Résumé oppositions

Plusieurs opposants pointent du doigt la potentialité de la présence de conteneurs sur l'aire de transition, ainsi que les nuisances qui pourraient accompagner cette potentialité.

Réponse

Cette aire a été élaborée d'une manière assez large, dans le but d'assurer un certain dégagement avec les parcelles situées à l'Est.

Cette largesse permet d'en faire divers usages et de répondre à plusieurs enjeux liés au programme des futurs bâtiments :

- Stationnement (vélo, voiture) pour les activités et/ou habitations ;
- Déchets ;
- Mobilier et plantation pour éventuellement donner une certaine valeur à cet espace.

Au stade de la planification, le règlement doit laisser une certaine liberté dans l'organisation de ces futurs usages, puisque c'est le projet de construction qui concrétisera la réelle valorisation et utilisation de cet espace.

Encore une fois, le projet de construction sera également soumis à enquête publique.

Plus précisément, cet article est conforme à la pratique usuelle. En effet, le concept sera précisé lors du projet de construction et il appartiendra au porteur de projet de proposer un concept cohérent, en continuité avec ce qui existe, et qui sera sous surveillance de la Municipalité.

5.1.14 Nuisances liées au chantier

Résumé oppositions

Un opposant s'oppose aux nuisances qui seront engendrées par le chantier.

Réponse

Ce point relève du droit privé et ne peut pas être traité par la Commune.

Il sera également à éclaircir au moment du projet de construction et ne concerne pas du droit public.

5.1.15 Bruit

Résumé oppositions

Plusieurs opposants exposent les nuisances sonores relatives à l'augmentation du trafic sur l'Avenue de la Rochelle.

Pour certains, les mesures constructives ne sont pas suffisantes et la pose d'un revêtement phono-absorbant doit être envisagée.

Par ailleurs, des nuisances sonores pourraient également émaner des commerces ou autres activités qui seront implémentées dans les rez-de-chaussée.

Réponse

Il est important de rappeler que le règlement prévoit des mesures constructives (art. 5) et qu'elles devront être respectées. De plus, une étude acoustique devra être fournie dans le cadre de toute demande de permis de construire.

Aussi, la Route des Flumeaux est déjà en partie pourvue d'un revêtement phono-absorbant. Une partie de la route en sera également équipée une fois la partie encore non construite de la parcelle de SICPA sera construite.

Aussi, la requalification de la Route des Flumeaux, ainsi que l'augmentation de la cadence de la ligne TL 33, couplée à la réduction du trafic sur l'Avenue de la Rochelle sont des éléments qui participeront tous à la réduction des nuisances sonores émises directement sur ce secteur ou dans ses environs.

En ce qui concerne les 2'400 m² de surfaces commerciales qui pourraient avoir un impact négatif sur les nuisances sonores, il est bon de rappeler que seules les activités moyennement gênantes et compatibles avec l'habitation seront autorisées.

5.1.16 Air

Résumé oppositions

Un opposant regrette qu'aucune mesure palliative n'ait été prise pour la protection de l'air, même si le projet est conforme aux planifications supérieures en la matière, notamment l'OPair.

Réponse

L'opposition regrette l'absence de mise en place mesures « palliatives » liées à la qualité de l'air.

A ce sujet, il est important de rappeler que l'impact du PA ne contrevient à aucunes planifications supérieures ou normes légales en vigueur.

Au contraire, les planifications supérieures comme le PDI-OL, ou le PALM, qui est une planification dynamique puisqu'il évolue dans le temps, œuvre grandement à mettre en place des mesures visant à réduire le trafic et les nuisances liées, en conformité avec le plan OPair.

A noter aussi que selon les dernières études menées dans le PDI-OL ou le PALM 5, le trafic automobile est stable depuis une dizaine d'années dans l'agglomération lausannoise.

5.1.17 Voie Verte

Résumé oppositions

Un opposant estime que la Voie Verte pourrait être aménagée sur l'Avenue de la Rochelle à la place de la localisation prévue.

Un autre opposant met en avant la vocation végétale de la Voie Verte qui ne précise pas assez bien le rôle biologique que celle-ci devrait avoir.

Réponse

Sur la localisation, il est important de préciser que la Voie Verte est un projet d'importance régionale et la cohérence d'être planifiée à cet endroit a été étudiée et fixée dans les différentes planifications supérieures comme le plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois ou encore le projet d'agglomération Lausanne-Morges.

De plus, l'Avenue de la Rochelle demeure une voie remplissant le rôle de desserte pour le quartier. L'objectif de la Voie Verte n'étant pas de cohabiter avec le trafic automobile, cette idée ne serait pas pertinente.

Au sujet du rôle biologique de la Voie Verte, la Municipalité souhaite entrer en matière sur les modifications proposées en formulant l'amendement comme suit :

Article 33 Destination et composition

Al 33 al. 1 : la présente zone est destinée à la réalisation d'un espace public ouvert végétalisé à caractère collectif et de détente. Elle assure également la liaison pour la mobilité douce **et un espace de mise en réseau de la biodiversité (ajout en gras).**

Article 34 Voie Verte

Al. 1 : Elle est inconstructible. Elle peut notamment accueillir :

- a. des surfaces végétalisées, des plantations et arborisation (article 29 al. 4) ;
- b. des bassins de rétention et/ou d'agrément ;
- c. des installations de délasserment (aires de jeux, espace pique-nique, etc.) ;
- d. du mobilier urbain (bancs, luminaires, murets, etc.) ;
- e. du stationnement vélos ;
- f. des structures d'ombrage ;
- g. des dépendances (kiosques, pergolas, blocs sanitaires, etc.) ;
- h. des jardins potagers et communautaires.

Al. 2 : Les aménagements de la voie verte doivent être compatibles avec les habitations alentours.

Al. 3 : Les revêtements perméables sont préférés partout où cela est possible.

Al. 4 : les aménagements seront conçus de manière à favoriser la biodiversité (espèces indigènes en station, secteurs humides, prairies naturelles et seront entretenus de manière extensive (ajout en gras)).

6. Aspects financiers

6.1 Dépenses et revenus du projet

6.1.1 Taxe sur le financement de l'équipement communautaire communal

Depuis 2016, la Municipalité taxe toute augmentation de capacité constructive supérieure à 500 m² générée par la mise en vigueur d'un plan d'affectation. Les taux actuellement applicables sont de CHF 133.80 par m² de logement supplémentaire et de CHF 35.20 par m² d'activité supplémentaire.

La taxe est estimée à CHF 451'818.22.

6.1.2 Taxe sur la plus-value

Conformément aux articles 5 LAT et 64 LATC, l'augmentation de la valeur d'un bienfonds résulte des mesures d'aménagement du territoire. Dans ce cas de figure, le plan d'affectation augmente les droits à bâtir (SPd) des parcelles n°672 et n°1065.

A la base, la situation en termes de droits à bâtir est la suivante :

SICPA : 12'111 m2 SPd

- La parcelle n° 927 et n° 869, affectée en zone industrielle selon le PGA de 1951, dispose de droits à bâtir équivalents à 6'261 m2 de SPd ;
- La parcelle n° 672, affectée en zone à bâtir par le PQ "Au Grand-Pré" de 1964, dispose de 5'850 m2 de SPd.

BOBST : 12'033 m2 SPd

- La parcelle n° 1065, affectée en zone à bâtir par le PQ "Au Grand-Pré" de 1964, dispose de 12'033 m2 de SPd.

D'entente avec la Commune, la volonté de densification du secteur octroie une augmentation des droits à bâtir de 14% aux propriétaires. De plus, le secteur BOBST étant plus contraint, un transfert de droits à bâtir de 1'000 m2 de SPd de la parcelle n° 1065 à la parcelle n° 672 est convenu entre les propriétaires.

Finalement, la situation en termes de droits à bâtir est la suivante :

SICPA : (12'111 m2 * 14%) + 1'000 m2 = 14'850 m2 SPd

BOBST : (12'033 m2 * 14%) - 1'000 m2 = 12'800 m2 SPd

Conformément à l'art. 33 RLAT, les parcelles bénéficiant d'une plus-value sensible doivent être identifiées dans le rapport 47 OAT par la Municipalité. La légalisation du PA engendrerait une augmentation sensible des droits à bâtir des parcelles n° 672 et n° 1065.

Cette liste est toutefois purement indicative, seule l'estimation prévue par l'article 34 RLAT est déterminante.

6.2 Tableau financier

Jusqu'au 1^{er} juin 2018, la Ville a participé à hauteur de 10% aux frais d'études.

Les dépenses engendrées entre 2017 et cette date sont de l'ordre de **CHF 9'230.35**.

A partir de cette date, le plan d'affectation a été entièrement financé par les propriétaires fonciers à hauteur de 50% par propriétaire.

7. Durabilité

La révision du secteur Ouest du plan de quartier « Au Grand-Pré » a permis d'introduire plusieurs éléments en lien avec la durabilité.

Sur le plan de la **mobilité**, la réduction du stationnement dédiée à l'automobile sur le secteur ce qui aura une incidence directe sur le trafic sur l'Avenue de la Rochelle.

En parallèle, l'offre en stationnement vélo, quasiment inexistante aujourd'hui, sera largement augmentée.

Ces mesures auront un impact direct également sur deux types de pollutions intrinsèquement liées à la qualité de vie, respectivement le **bruit** et l'**air**. En effet, ces émissions seront diminuées en lien avec la diminution du trafic.

En matière **d'utilisation du sol**, le secteur sera densifié par rapport au plan de quartier de 1964, ce qui entre dans le sillage de la lutte contre le mitage du territoire.

Le plan tel que développé permettra également une nette amélioration du **cadre de vie** en permettant l'aménagement d'une large zone de verdure dédiée à la Voie Verte, qui aura cette triple vocation de voie de mobilité douce, d'espace public et de couloir pour la biodiversité. Les espaces non-construits seront également traités avec soin, notamment par l'aménagement de plusieurs aires d'aménagements extérieurs qui devront avoir une vocation végétale et privilégier la pleine terre. Le plan permet également d'apporter un certain dynamisme au quartier, avec l'implémentation d'activités compatibles avec l'habitation dans un certain nombre de rez-de-chaussée.

En matière de **mixité sociale**, un pourcentage important de logement d'utilité publique permettra d'assurer celle-ci.

Sur le plan de l'**énergie**, la certification SNBS-Quartier garantira une qualité du bâti en matière d'énergie.

8. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

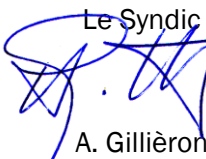
- vu le préavis municipal N° 18 -2025,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

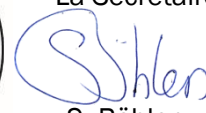
1. d'adopter le plan d'affection « Grand-Pré Ouest » et son règlement ;
2. d'adopter la création 4 servitudes de passage public de mobilité douce ;
3. d'autoriser la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet du préavis, en vue de sa mise en œuvre.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 29 septembre 2025

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

A. Gillièron



La Secrétaire

S. Böhlen

Annexes :

- **Annexe 1** : plan
- **Annexe 2** : règlement
- **Annexe 3** : plan de synthèse des servitudes
- **Annexe 4** : rapport justificatif et annexes
- **Annexe 5** : oppositions
- **Annexe 6** : réponses aux oppositions